No. 1489 — Zaterdag 13 Juli 1912. — 29ste Jaargang.

AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2.— met vooruitbetaling.
Voor het Buitenland per jaar fl. 10.—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1—7 regels f. 0.50; voor elken regel meer 7½ cts.

BUREAUX VAN DIT BLAD
Redactie en Administratie
Oud No. 223. Nieuw No. 4.
Waterkant, Overzijde.

Es Courant aki ta sali toer dia Sabra.
Su prijs di abonnement ta fl. 2,— pa tres luna pagá padilanti.
Pa lugarnan foi Curaçao, Bonaire. Aruba, St. Martin (P. H.), St. Eustatius i Saba fl. 10.— pa anja
Un numero sol fl. 0.15.
Anuncio di 1 te 7 regel f 0.50 cada regel mas 7½ cts.

Vreemdelingenverkeer.

Curaçao is reeds nu een niet onbelangrijke doorvaarthaven voor vele vreemdelingen. De talrijke groote stoomschepen, welke ons eiland geregeld aandoen, brengen telkens nieuwe vreemdelingen, waarvan er sommigen een paar dagen hier blijven om te wachten op een andere stoomverbinding, terwijl een veel grooter getal slechts zoo lang hier vertoeft, als het schip noodig heeft om te laden en te lossen of kolen in te nemen.

Als de scheepvaart na de opening van het Panamakanaal zich uitbreidt en meerdere booten onze haven zullen aandoen, zal ook 't getal vreemdelingen, die onze stad komen bezoeken, van zelf stijgen.

Maar, afgezien van deze toekomstige vermeerdering, is het getal vreemdelingen, dat met de schepen nu reeds onze haven bezoekt, hoog genoeg om er de aandacht op te vestigen.

Op de eerste plaats willen wij eenige vragen stellen.

Trekt Curaçao alle voordeelen, welke het van dit vreemdelingen-verkeer redelijk zou kunnen verwachten?

Worden de vreemdelingen vriendelijk van boord gelokt, of wacht men maar geduldig totdat zij, geheel uit eigen verkiezing, aan wal komen.

En als de vreemdelingen aan wal komen, weten zij dan — wat voor hen van het meeste belang is — hoe zij hun dag het prettigst kunnen doorbrengen, of waar zij het best de noodige inkoopen kunnen doen?

Dat geregeld bezoek van vreemdelingen is allereerst een factor, welke krachtig kan medewerken tot wederopbloei van onzen handel, en tweedens een gemakkelijk middel om in verschillend bedrijf wat meer geld onder de menschen te brengen.

Maar dan moet men het vreemdelingenverkeer ook verstandig leiden en niet alles grootendeels aan het toeval overlaten.

Het Vereenigingsleven is nu juist niet sterk ontwikkeld onder ons. En toch wagen wij het een voorstel te doen tot oprichting van een nieuwe Vereeniging tot bevordering van het Vreemdelingenverkeer.

Ons dunkt, dat een dergelijke vereeniging onder ons alle recht van bestaan heeft en hoogst nuttig werk kan verrichten.

Wij denken er nog in het geheel niet aan, dat deze Vereeniging het getal vreemdelingen zou doen toenemen, maar wel, dat zij 't den vreemdeling gemakkelijk maakt om meer geld te verteren op ons eiland.

De personen, die als aangewezen zijn tot het stichten dezer vereeniging, zouden wij willen zoeken onder de Heeren Agenten der groote Lijnen, onder de leden van den Curaçaoschen Handelsbond, en de Kamer van Koophandel.

De Heeren Agenten der Stoomvaartlijnen zijn op het oogenblik de eenigen, die in den geest der nieuw op te richten vereeniging reeds werkzaam zijn. Een vreemdeling, die iets weten wil, vraagt het aan den Kapitein of een der Officieren van zijn schip, en dezen zullen al heel spoedig hem verwijzen naar de Agenten, die aan boord komen. Met lof wordt dikwijls over de dienstwilligheid dezer Heeren gesproken.

Maar de vreemdelingen, die niets vragen, die niets weten van Curaçao, worden ook in 't geheel niet opgewekt eens een kijkje te gaan nemen. En zoo blijven er verschillenden aan boord en verteren hier in 't geheel niets. Anderen komen wel aan wal, maar zijn niet voldoende ingelicht, weten niet waarheen zij gaan zullen, vervelen zich spoedig en keeren al heel gauw naar boord terug zonder veel geld hier gelaten te hebben.

Hoe kan in dit alles de noodige verandering gebracht worden?

Wat moeten wij doen om den vreemdeling een bezoek aan Curaçao aangenaam te maken en hem gelegenheid te geven hier wat geld te besteden?

Wij moeten zorgen, dat de vreemdeling reeds aan boord te weten komt, wat hier — in den meest uitgebreiden zin van het woord — „te koop is op Curaçao".

Een vereeniging tot bevordering van het vreemdelingenverkeer zou kunnen beginnen met de uitgave van een praktischen *Gids voor Curaçao*. Een dergelijk boekje, in 't Nederlandsch, Spaansch en Engelsch geschreven, zou een keur van mooie plaatjes moeten bevatten, met zorg zóó uitgekozen, dat daardoor alleen reeds de vreemdeling wordt getrokken tot een bezoek. Dit boekje moet dan, liefst meerdere exemplaren, in iedere bibliotheek der groote schepen, welke onze haven geregeld aandoen, voor handen zijn, alsmede in de hotels onzer stad. De Vereeniging wekt de kooplieden op om in dit boekje op praktische wijze te adverteeren en aldus den vreemdeling naar hunne magazijnen te lokken.

Maar hoofdzaak zal wezen reclame door middel van mooie kiekjes. terwijl ook kort en goed eenige wenken worden gegeven, die voor den vreemdeling onontbeerlijk zijn. Bij voorbeeld: het tarief der pontjes, sjouwers, bruggen, tram, rijtuigen en auto's. Een plattegrond van de stad, een kaartje van 't eiland met de hoofdwegen, en voornaamste punten.

Een aanwijzing voor een wandeling door de stad tot het doen van inkoopen of ter bezichtiging van de voornaamste gebouwen. Zij, die met vreemdelingen omgaan, weten wel, dat er in onze kleine stad nog meer te zien is voor een vreemdeling, dan wij zelf denken. Gebouwen, die wij dagelijks zien, verliezen voor ons hunne belangrijkheid, maar voor den vreemdeling, die alles wat hij ziet vergelijkt met wat hij in zijn geboorteland achterliet, heeft dat weer iets meer aantrekkelijks, vooral als in het korte bijschrift de aandacht gevestigd wordt op de historische, of andere bizonderheden. Men verzuime ook niet de mooie punten en vergezichten, aan te stippen die ook in de stad te genieten vallen, bijv. van den berg Altena of van den berg aan de Overzijde.

Een rit per auto of rijtuig mogen wij gerust aanbevelen, want ons eiland is zeer schoon gevormd en maakt een tocht naar buiten bepaald interressant.

Beekenburg, Caracasbaai is zeldzaam mooi.

Natuurlijk, zou een Vereeniging tot bevordering van het Vreemdelingenverkeer in overleg moeten treden met den Geneesheer van de Quarantaine-inrichting, opdat, niet de gebouwen, maar toch het terrein toegankelijk blijve, zoolang er geen zieken of schepen in quarantaine zijn.

Als we dan later ons struisvogelenpark daar in de buurt krijgen, bezitten we nog een aantrekkelijkheid meer, en kunnen ten slotte gaan rusten en wat gebruiken op Groot St. Joris.

De Grot van Hato wordt reeds nu meermalen bezocht, maar dat bezoek kan door doelmatige reclame nog meer worden aangemoedigd. De tegenwoordige eigenaar heeft reeds veel gedaan om het bestijgen van de rots minder vermoeiend te maken, en toch zouden wij het aanbrengen van een houten trap bij de rots waarin de grot ligt ten sterkste durven aanbevelen, en ook een enkele tree hier en daar in de grot zelf, waar de opstappen te groot zijn. Maar wij behoeven hierop niet eens te wijzen. De ondernemingsgeest van den eigenaar zal de noodige verbetering zeer zeker spoedig aanbrengen.

Het hofje met zijn stroomend beekje is op het waterarme Curaçao ook al een heele groote bezienswaardigheid. De vreemdeling kan daar kennis maken met den Curaçaoschen landbouw en al onze landbouwproducten tegelijkertijd daar leeren kennen.

Een tocht naar Hato mag daarom niet op het program ontbreken. Wij verheugen er ons over, dat het volgend jaar de weg naar Hato verbeterd zal worden; 't was noodig ook.

De Vereeniging tot bevordering van het Vreemdelingenverkeer zou eenige flinke mannen, die vreemde talen spreken, in dienst kunnen nemen, om als levende Gids den vreemdeling te begeleiden, en den geschreven *Gids* te verspreiden, of te koop aan te bieden. Zoo'n gids moet eenige mooie collecties prentbriefkaarten rijk zijn, en ook den vreemdeling ongemerkt brengen tot het koopen van eenige snuisterrijen als souvenir.

De Vereeniging tot bevordering van het vreemdelingenverkeer kan door haar invloed er voor zorgen, dat de vreemdeling hier goed behandeld wordt, niet overvraagd wordt door sjouwers, pontjesvoerders of koetsiers, niet lastig wordt gevallen door naloopende kinderen of bedelaars, maar integendeel overal voorkomend en vriendelijk bejegend, als onze welkome gast en een goede vriend. De personen die direkt met den vreemdeling in aanraking komen, zooals de rijtuigverhuurders, de hotelhouders, barbiers, etc. kunnen bij deze Vereeniging de noodige reclamefoto's verkrijgen, waardoor Caracasbaai bijv. en de Grot van Hato flink duidelijk tot den vreemdeling spreken en een voorproefje geven van al het moois wat er te zien valt.

Met een weinig meer samenwerking zou Curaçao veel meer profijt kunnen trekken van het vreemdelingenverkeer. En zulk een voordeeltje mogen we ons toch niet laten ontsnappen.

Cuba en de Vereenigde Staten.

Er zijn verschillende kenteekenen, die een aanstaande inlijving van Cuba bij den Noord-Amerikaanschen Statenbond waarschijnlijk maken. Na de tweede bezetting van Cuba met Amerikaansche troepen, die in 1906 begon en den 1e Februari 1909 met de uitroeping van de Republiek Cuba een voorloopig slot kreeg, is het eiland drie jaar lang onder protectoraat van de Vereenigde Staten schijnbaar onafhankelijk geweest. Volgens overeenkomst zou die staat van onafhankelijkheid voortduren, zoolang de Cubanen zelf, door in rust en vrede te leven, het bewijs gaven, dat zij volgens Amerikaansche begrippen tot zelfregeering in staat waren.

De koloniale politiek van Uncle Sam gaat uit van de gedachte, dat ook de volkeren van een vreemd ras, om het even of het inwoners van Porto-Rico, Philippinos of Eskimo's van Alaska zijn, eigenlijk in den grond van de zaak Amerikanen-in-wording zijn, die door den invloed van den democratischen regeeringsvorm tot den rang van waardevolle staatsburgers kunnen opgevoed worden. Met andere woorden, de praktijk van de zelfregeering is op zich zelf reeds een soort van *training* voor het karakter en de moraal, en alle menschen, om het even of zij blank, zwart, bruin of geel van kleur zijn en op welken trap van ontwikkeling zij ook mogen staan, zijn gelijkerwijze geschikt te maken voor *self government*. Dit idee, — dat geheel in tegenspraak is met de ondervinding door alle koloniale mogendheden opgedaan, die van oordeel zijn dat de vorming van het karakter der afhankelijke rassen moet voorafgaan alvorens men hen autonomie kan toestaan, — dit idee heeft dan ook zoowel op de Philippijnen als op Porto-Rico weinig succès gehad en aanleiding gegeven tot herhaalde gewapende tusschenkomst.

Doch juist dit weigeren, of de verplichting der Vereenigde Staten om door onderdrukking der van tijd tot tijd natuurlijk of kunstmatig opflikkerende revoluties in de binnenlandsche aangelegenheden der „beschermde" kleine staatjes in te grijpen, bood en biedt nog steeds den Amerikanen de beste kans, om die landen, ongemerkt en zonder dat er hun een verwijt van gemaakt kan worden, aan zich vast te binden. De regeling der financiën van landen, die tot over de ooren in de schuld zitten en de bescherming der belangen van Amerikaansche staatsburgers, zijn listige zetten op het schaakbord van het Amerikaansche imperialisme, die men bij de expansiepolitiek der Unie voortdurend naar het Zuiden kan blijven herhalen. Om diezelfde reden heeft de vèrziende Unie ook het zoogenaamde Plattamandement bij de staatsregeling der republiek Cuba ingeschoven, dat ten doel heeft: „dat den Vereenigden Staten het recht van interventie toekomt tot instandhouding van Cuba's onafhankelijkheid (d.w.z. van de heerschappij van een Europeeschen staat) of om een regeering te steunen, die in staat is, het leven, den eigendom en de persoonlijke vrijheid der burgers te beschermen."

Deze met helderen blik vooruitgeziene gelegenheid om Cuba door middel van een militaire interventie voor goed bij de Vereenigde Staten in te lijven, staat nu blijkbaar binnenkort te verwachten. Reeds de boodschap van President Taft nog niet lang geleden aan den Amerikaanschen Gezant Beaupré in Cuba bevatte, duidend op de laatste revolutionaire bewegingen op het eiland, een niet eens verbloemde

ONDERHOUDEND ALLERLEI

De steenkool en de kolenmijnbouw in den modernen tijd.

Onder bovenvermelden titel verscheen in de „Verhandelingen van het geologisch mijnbouwkundig Genootschap" een uitvoerig en hoogst belangrijk opstel van de hand van mr. W. A. J. M. Van Waterschoot van der Gracht, Ingenieur-Directeur der Rijks-opsporing van Delfstoffen. Onze ruimte laat niet toe ook zelfs een uittreksel te geven van dit wetenschappelijk artikel, hetwelk een volledige uiteenzetting levert van de wijze, waarop van de oudste tijden af de fossiele brandstof in ons wereldeel werd gewonnen en bepaaldelijk in de laatste honderd jaren werd aangewend op een wijze, die een reusachtige hervorming niet slechts der industrie, maar van 't geheele maatschappelijk leven met zich bracht.

Een paar proefjes echter willen wij den lezer niet onthouden· Allereerst over de vernuftige wijze, waarop tegenwoordig tot op honderden meters diepte schachten worden aangelegd, ook zelfs door het lastigste drijfzand.

De eerste cuvelages (schachtbekleedingen, die ineens in de schachten worden neergelaten] van Kind en Chaudron, bestonden uit hout, eerst in 1865 gingen zij tot gietijzeren schachtbekleeding over, die reeds sinds 1855 [Schachten Hiberna I—II) voor op gewone wijze gegraven schachten bij sterkeren watertoevloed werd toegepast [„Engelsche tubbings"].

Om het neerlaten van een dergelijke ijzeren cuvelage, waarvan het gewicht voor de schachten der mijn Preussen bv. rond 1,500.000 KG. bedroeg, mogelijk te maken, wordt een gietijzeren bodem en deksel ingebouwd, zoodat de cuvelage in het water in de schacht drijft, zij wordt dan met zooveel water gevuld, dat een gering overgewicht ontstaat en van de daardoor neerzinkende cuvelage slechts een gering gewicht aan de kabels hangt.

Hoe vernuftig deze diverse vindingen ook waren, toch heeft men veel leergeld moeten betalen en vlotte de uitvoering der schachten door de waterrijke deklagen veelal nog zeer slecht. Vooral was dit het geval in de drijfzanden der Tertiairbedekking bij den Rijn. De eerste schacht, waarmede men zich in dit gebied waagde, de in 1857 begonnen schacht I van de mijn Rheinpreussen bij Homberg, kostte 20 jaren arbeid en rond 10.000.000 Mark, vóór in 1877 de met 7 74 M. lichte wijdte begonnen schacht bij 125 M. diepte, met nog slechts. 2.68 M. wijdte het doel bereikte! Dit was een „Senkschacht"; de Kind-Chaudronschachten waren gelukkiger, doch stonden niet in drijfzand, maar alleen in vaste mergels; de eerste Dahlbusch-schacht van 3.50 M. wijdte en 117 M. diepte werd in 1852 begonnen en reeds einde 1856 beëindigd; deze schacht was echter nimmer goed dicht, daar de houten cuvelage het water niet voldoende afsloot, zoodat men in 1886 nog een ijzeren cuvelage moest inbouwen. In de schacht II|I der mijnen Preussen werd van 1897 tot 1901 het kind-Chaudron systeem toegepast van 230 tot 373 M. diepte, dus over 153 M. De kosten bedroegen hier 1.081.420 Mark of rond 7.700 Mark per Meter.

De groote opbloei van den modernen schachtbouw ontstond echter eerst, nadat in 1883 Poetsch zijn bevriesmethode in toepassing bracht en hiermede een volkomen veilig middel aan de hand deed om door verscheidene honderden meters van de gevaarlijkste drijfzanden schachten aan te leggen. De eerste toepassingen waren bij geringe diepten [30 á 40 M] maar vooral na 1890 werd de methode meer en meer toegepast, zoodat de groote aannemers-firma's thans niet meer terugschrikken voor gegarandeede offertes tot 500 á 550 M. diepte bij 0.50 M. lichte wijdte. Het is deze methode vooral die enorme kolenvelden, aan welker ontginning vroeger niet te denken viel, voor den mijnbouw toegankelijk gemaakt heeft; meer en meer wordt dit systeem dan ook schier uitsluitend toegepast, waar waterrijke drijfzanden te doorgraven zijn. De bevroren zandmassa's zijn hechter dan de beste zandsteen, zoodat de schachten tijdens den bouw over 200 en meer meter diepte, zonder eenige noemenswaardige ondersteuning kunnen staan.

Het systeem berust, gelijk bekend, hierop, dat om het punt waar de schacht zal gemaakt worden, een krans van boorgaten wordt uitgevoerd tot in den drogen rotsgrond. Deze 26 á 30 boringen hebben pl. m. 1 M. onderlingen afstand en liggen circa 0.80 à 1.00 M., buiten den schachtwand. In deze boringen staan de z. g. bevriesbuizen, van onder gesloten, getrokken stalen buizen, waarin door middel van een binnenbuis tot — 20 à 25 gr. C., gekoelde chloormagnesiumloog circuleert. Nadat aldus een volkomen dichte ijscylinder gevormd is (wat door afzonderlijke boorgaten voor temperatuurmetingen geconstateerd wordt), wordt de schacht binnen dezen cylinder op gewone wijze gedolven en met gietijzeren cuvelage bekleed. Eerst nadat dit alles is afgeloopen, kan de ijsmachine en de loog-circulatie worden stopgezet. Men rekent dat een dergelijke bevriesschacht tot pl. m. 250 M. diepte gemiddeld 2500 à 3000 gulden per Meter kost; bij diepten tot 400 á 500 M. zullen deze kosten naar raming tot 4000 à 6000 gulden stijgen.

bedreiging met een derde en laatste interventie, die nu reeds door den jongsten negeropstand tot een feit geworden is en zeer waarschijnlijk met de inlijving van Cuba eindigen zal. Op economisch gebied is die inlijving reeds sinds lang begonnen. Alleen op politiek gebied heeft men, om het decórum te bewaren en de andere kleine Staten van Centraal-Amerika niet af te schrikken, aan het eiland nog eenige vrijheid van beweging gelaten.

Ook de regeeringsvorm van Cuba is een trouwe copie van die der Vereenigde Staten. Het congres, of de volksvertegenwoordiging bestaat uit den Senaat en het Huis van Afgevaardigden. De Senatoren worden door kiess-colleges gekozen, de Afgevaardigden volgens evenredige vertegenwoordiging, zóó dat er voor elke 25,000 inwoners één afgevaardigde is. De tegenwoordige president Generaal José Miguel Gomez is in November 1908 voor vier jaren gekozen. Hij zelf benoemt de 7 leden van zijn Kabinet. De zes provincies, Habana, Santa Clara, Oriente, Pinas del Rio, Matanzas en Camaguey, naar het model der Amerikaansche Staten gevormd, kiezen hun eigen gouverneurs en regelen hun locale aangelegenheden in eigen beheer.

Volgens de laatste door de regeering in Washington gehouden volkstelling, bezit Cuba ruim 2 millioen inwoners, waarvan ⅞ blanken zijn. Van de kleurlingen zijn 274,000 negers, 335,000 mulatten en 11,800 Chineezen. (Zooals men ziet, kan er dus van een gevaar van overheersching der blanken door de zwarten hun gering getal en minderwaardigheid geen sprake zijn.) Van de blanken zijn 1,2 millioen in Cuba geboren en 204,000 van elders afkomstig; 87% der totale bevolking zijn Cubaansche Staatsburgers en 11% Spaansche onderdanen.

Wat de economische beteekenis van Cuba betreft, zoo berust deze veel meer op den landbouw als op de industrie. De voornaamste stapelproducten, die voor Cuba van 't meeste belang zijn, zijn suiker en tabak. Ook vruchten, groenten, hout, verder ijzer, mangaan en kopererts worden in groote menigte gewonnen. Wat den natuurlijken rijkdom van den bodem aangaat en de voordeelen, die het klimaat meebrengt, overtreft Cuba de meeste tropische landen met uitzondering van Portorico.

Van de totale bevolking van 2 mill. inwoners zijn ongeveer 775.000 verbonden aan bedrijven, waarvan 49% aan den landbouw, visscherij en mijnen, 17,6% in den handel en verkeer en 16,3% in de industrie.

De rest zijn bij het onderwijs of als huisbedienden.

Voor het grootste deel is de handel van Cuba op de Vereenigde Staten, die bijna den geheelen uitvoer van suiker, vruchten en mineralen en bijna ⁹/₁₀ deel van de ruwe tabak voor zich neemt. Daarentegen is de handel op Spanje beduidend achteruit gegaan. In 't jaar 1909 bedroeg de totale invoer naar Cuba uit vreemde landen (waaronder de edele metalen zijn inbegrepen) 95.3 mill. dollars, waarvan 46.8 mill. alleen uit de Vereenigde Staten afkomstig was. De uitvoer bedroeg 124.7 mill. dollars, waarvan 109 4 mill. doll. naar de Vereenigde Staten. Daarentegen werd van uit Spanje voor slechts 8.1 mill. dls. ingevoerd en naar Spanje uitgevoerd maar voor 865.000 dls.

Voor deze verplaatsing van den handel naar Noord-Amerika draagt het reciprociteitsverdrag, den 27 December 1907 tusschen Cuba en de Unie gesloten, en de terzelfder tijd van 15 op 30% verhoogde invoertarieven voor andere landen, de schuld.

Wat nu de resultaten betreft van dit streven om Cuba Amerikaansch te maken, zoo moet men toegeven, dat de economische beteekenis van het eiland is vooruitgegaan sedert het van Spaansche in Amerikaansche overheersching is overgegaan. Terstond maakte de voorloopige regeering er haar hoofdwerk van de verkeerswegen en de middelen van verkeer te verbeteren en uit te breiden, die dan ook voor een land, dat voornamelijk van den landbouw moet bestaan stellig noodzakelijk zijn. Ook de bouw van bruggen, havens, lichttorens enz. werd met kracht ter hand genomen.

Eveneens de oprichting van hospitalen, asylen, gerechtsgebouwen en dergelijke inrichtingen van openbaar nut.

Bezondere opmerkzaamheid werd geschonken aan de verbetering der volksgezondheid, die in zoover ook een direkten invloed uitoefent op handel en verkeer, dat de internationale groote scheepvaart alléén dàn de Cubaansche havens aandoet, wanneer de van daar vertrekkende schepen niet in de havens van andere landen aan quarantaine onderworpen zijn. De gele koorts, die in vroeger jaren daar geregeld voorkwam, is door de strenge handhaving van hygienische maatregelen, behoudens nog enkele nu en dan voorkomende gevallen, uitgeroeid. Ook de wetgeving van Cuba, vooral het straf- en crimineel-recht, dat geheel verouderd was, is onder den invloed van Amerika tot in den grond toe gewijzigd.

Hoe moet men z'n auto bestellen? En hoe er mee rijden? Is het duur?

Die vragen hoort men in onze kringen idem zóóveel malen per dag. En even zoovele malen voelt men zich fatsoenshalve gedrongen daar antwoord op te geven.—Maar, door 'n eenvoudig ja of neen is de vraag niet af te doen. Om een eenigszins gemotiveerd antwoord te geven, behoort men eerst rekening te houden met deze factoren:

1. Wie zal de wagen berijden en onderhouden?

2. Wat wordt er van den wagen gevergd; moet hij leveren wat hij kan of stelt men zich tevreden met een deel van zijn kracht?

3. Op welke wegen moet hij dienst doen? Bergachtige of slechts vlakke wegen?

4. Hoelang per etmaal of per week — over welke afstanden?

5. Moet de auto bij *alle* weersgesteldheden dienst doen, dus is het een bedrijfsauto, óf 'n luxe, óf bedrijfs én luxe?

6. Hoe wordt de wagen belast: maximum, minimum of medio?

7. Is de bezitter bereid de voorschriften van den fabrikant in zake het praestatievermogen van motor en carrosserie behoorlijk in acht te nemen?

Dit zijn *hoofdvragen* die éérst behooren te worden afgedaan alvorens men de principieele vraag aan de orde zal kunnen stellen.

Immers, een groot deel der automobielen wordt niet versleten, maar vernield! In de eerste plaats, door de manier van rijden. Vele chauffeurs hebben geen respect voor hun wagen, omdat het *hun* wagen niet is; vele andere chauffeurs mishandelen motor, chasis en carrosserie, omdat......de „baas" er óók op los trekt als-i zelf achter het stuur zit; vele verwaarloozen de auto uit nonchalance, gemakzucht of om aangeboren eigenschappen van verre gaande slordigheid; weer anderen—zoowel auto-eigenaars als chauffeurs, — vinden het bar geurig het publiek „paf" te laten staan. Zij rijden als dollen en laten de wagen zoo forsch mogelijk stoppen bij alle mogelijke en onmogelijke gelegenheden, die zich voordoen en liefst op drukke punten, waar vele oogen en ooren getuigen kunnen zijn van zúlk manhaftig manoeuvreeren.

Stakkers! zij hebben niet het minste respect voor het ontzettende vernuft van den Ingenieur en constructeur! — die vermoedelijk hun arbeid zouden neerleggen als zij konden gissen, dat alleen zúlke handen zich aan hun kostbare stukken zouden vergrijpen.

Maar bij de beantwoording der vraag wat 'n auto in het gebruik kost is het van 't grootste gewicht, dat genoemde feiten op den voorgrond worden gedrongen ter afdoening.

Nu weet ik zéér goed, dat het gros van bedoelde vernielers, het zéér oneens met mij zijn zal. Men zal zich pogen te verontschuldigen op allerhande manieren, omdat 'n groot mensch ten eenenmale ongaarne verheven wordt tot dwaas. En dát is toch de naam voor 'n vernielal. Ik zal de oppositie laten voor wat zij is en vasthouden aan de waarheid, dat zéér vele motoren worden vernield in stede dat ze zouden worden versleten, — onverschillig dan of dit al dan niet dwaas opzet of kinderlijke onkunde is!

De *manier* van rijden bepaalt in zéér veel gevallen de levensduur plus de onkostenrekening van den motor. En hetzelfde geldt voor de transmissie, carrosserie, banden, chasis etc. etc.

Wie dus weten wil of autorijden duur is, moet *eerst* en uitdrukkelijk vaststellen: *wie* zal rijden en *hoe* zal er gereden worden?

Heeft men eenmaal uitgemaakt, dat er bezadigd gereden zal worden door een voorzichtig en verstandig chauffeur — wat dan toch het uitgangspunt zal zijn van elk automobilist — die zich bovendien niet laat beïnvloeden door hooge procenten van de rekeningen, die hij namens den eigenaar maakt, dan komt de tweede vraag naar voren, n.l. *wat* moet de wagen praesteeren?

Hierbij komen de factoren 2 t|m 6 bovenaangehaald op den voorgrond. Dit is eigenlijk meer speciaal, dat men een wagen aanschaffen zal overeenkomstig de eischen, die er aan gesteld moeten worden. Dus geen motor van 30 H.P. als een van 10 H.P. voldoende is! Geen chassis en carrosserie voor 'n 40 H.P. motor, geplaatst bij 'n motor van 20 H.P. enz. enz.

In dit opzicht wordt er heel wat gezondigd en tegen het advies van den fabrikant in gehandeld. Ook is gewoonlijk de aspirant-kooper als nieuweling heel matig in zijn eischen in zake de vermogens van den te koopen auto. Maar niet zoodra is hij eenmaal de machine meester, of..... de matige eischen, die men in principe stelde. worden weldra groot, grooter, grootst, Excelsior! Men is niet meer te vreden met 10 K.M. per dag, die men zich droomde. Ook voelt men er weinig voor om 'n snelheid van 25—40 K.M. te ontwikkelen, als men 40—60 op zijn sloffen halen kan. En stoppen, omdat men op een zeer slechten weg rijdende is — wel, daar verliest men te veel tijd mee. Bovendien: moet elke kruk me achterop en voorbij rijden? —'t Zou wat! Rij maar door wát je kunt. Dat is weldra 't moordende consigne.

Zóó is de praktijk! En dan valt elke theorie meedoogenloos in duigen — wat ik niet nader zal hebben duidelijk te maken!

Wat dus de bedrijfskosten van een auto zijn heeft de bezitter zelf te bepalen—hij heeft 't in zijn macht, althans voor het grootste deel, hoe duur of hoe goedkoop hij „uit" zal zijn.

Wie zelf rijdt of laat rijden door een kalm en bekwaam chauffeur en de voorschriften van den fabrikant en importeur zoo getrouw mogelijk opvolgt, zal met zijn auto veel beter weg komen dan met paard en rijtuig. Dat is een absoluut uitgemaakte zaak! Op verstandige wijze een auto gehouden, zónder aandriften tot forsche kunststukjes waaraan men den wagen onderwerpt — is verreweg te verkiezen boven een equipage.

Zoo terloops zeide ik in dit betoogje dat Heeren chauffeurs zich dikwijls laten beïnvloeden door aanbiedingen van handelaars en reparateurs in zake een...... zeker deel in de winst van te maken kosten!

Ik begrijp niet waarom niet lang reeds dit compromitteerende en gevaarlijke stelsel om zeep is geholpen. De zaak is toch zoo hoogst eenvoudig! Ziehier:

Gegeven een auto-bezitter in spe die niet zelf rijden kan of wil. Hij zoekt een chauffeur. En hij weet welke karakterlooze usances in dat vak bestaan. — Best! Hij koopt den wagen die voor zijn doel, blijkens adviezen van ter zake kundigen, geschikt is. Hij doet bij de leverantie vaststellen — eveneens door bekwame vakkundigen — wat de bedrijfskosten per jaar maximum kunnen bedragen bij een praestatie van zoo en zooveel — daar en daar — dan en dan. De rekening is dus naar beste weten en kunnen door technici opgemaakt.

Nu komt de sollicitant-chauffeur. Bij wijze van een examen legt men hem de geheele bedrijfsredeneering voor, *doch zonder de cijfers*. Die moet *hij* invullen. Geef hem een halven dag om *goed* te cijferen.

Hij is gereed. Men vraagt hem of hij, als hij handelaar-reparateur was, voor die som contra de bepaalde eischen, het budget zou aanvaarden. Men confronteert de gegevens van zichzelf met die van den chauffeur. Tracht overeenstemming te krijgen in het eindbedrag en dan — als vervolgens de antecedenten van den sollicitant aanleiding tot aanstelling geven, dan komt men overeen: zóóveel salaris en...... als emolumenten zóóveel procent aan 't eind van 't jaar van het bedrag dat gij *onder* de begrooting gebleven zijt!

Dat „zooveel procent" niet karig te nemen!

Ik zou aanbevelen minstens 50. Maar daartegenover mag dan ook de eisch worden gesteld, dat hij op geenerlei andere wijze kortingen, van wie ook, aannemen mag, dan die den patroon bekend zijn, zooals b.v. de gebruikelijke 1 %, voor 't betalen van rekeningen. Verder niets —absoluut niets!

Ook in *die* richting moet de oplossing van het vraagstuk gevonden worden of auto-rijden duur is. En wie rijden wil zonder chauffeur, welnu, hij stelt zich bij het maken van de calculatie in de plaats van den chauffeur. Hij stelle een maximum tot hoever hij gaan wil en houde zich aan die eischen. Komt hij erboven dan wordt de schade ingehaald door een tijdje rust. Blijft hij beneden de begrooting, dan is de winst 'n appeltje voor den dorst......voor 'n volgend jaar!

Nu kan het gevolg van deze methode, verwaarloozing van de auto zijn. Maar dáár is men, zou ik zoo zeggen, *zelf* bij! Bovendien: wie zal 'n ondergeschikte handhaven, die zijn boeltje laat slabbaken? En welke patroon zal de onredelijkheid begaan 'n bediende, als de hierbedoelde, ontslag te geven, omdat hij beneden het budget bleef ten koste van den wagen óf boven het budget kwam omdat...... het nu eenmaal niet anders kon — zoolang men daarbij de absoluut goede trouw of 't ongeluk-hebben van den bediende aannemen kan?

Wie redelijkheid en eerlijkheid eischt van den ondergeschikte, heeft te bewijzen aan den ondergeschikte, dat hij zelf redelijk en eerlijk is!

F. E.

De Magneet.

HAMBURG-MARKTBERICHTEN.

Aloe.— In eerste hand is geen voorraad meer aanwezig, ook deden de verbouwers van aloë nog geen aanbod. De markt is goed en vast. Voor zwarte, goed heldere aloë noteeren wij: 75 tot 80 Mark de 100 Kilo.

Wij raden onzen begunstigers van overzee aan ons ten spoedigste eenige voorraad te zenden om van de goede prijzen partij te kunnen trekken.

Caret.— De markt blijft vast en er is navraag genoeg, vooral voor fijnere soorten. De gewone caret van Venezuela doet 25—34 Mark het halve Kilo.

Huiden.— De markt blijft vast en toont neiging tot stijgen, en wij zijn van meening, dat dit zoo zal voortgaan.

De goede, zware huiden van Rio Hacha en Curaçao doen 1 70—1.72 M. het Kilo; de kleine lichtere 1.58—1.60 M.

Dividivi.— Gedurende de maand Mei werd 800 ton aangevoerd, waardoor de nog opgeslagen voorraad al weder vermeerderd werd. De markt is in het geheel niet vast, maar toch blijkt grooter daling der prijzen toch uitgesloten. Veel hangt af van de hoegrootheid der nieuwe zendingen; want al zegt men, dat de oogst klein was, de nieuwe toevoer welke met iedere stoomboot binnenkomt is toch groot genoeg aan om de vraag naar het artikel voor het oogenblik te voldoen. Het wordt zoodoende zeer moeilijk de nog opgeslagen voorraad verkocht te krijgen. Hier komt nog bij, wat den slechten toestand nog verslimmert, dat van Venezuela tegen nog lagere prijzen dividivi wordt aangeboden. De markt staat genoteerd als volgt:

Van Curaçao en Bonaire	M.	7 —8½
betere soort	„	8½—9
Sabanilla	„	6¾—7
fijne soort	„	7 —7¼
Coro	„	6½—7
Puerto Cabello	„	6¾—7
Maracaibo (per zeilschip)	„	7 —7½
(stoomboot)	„	7¼—7½
Rio Hach (per zeilschip)	„	6½—7
(per stoomboot)	„	7¼—7½

Oud Koper, onveranderd M. 118 en voor rood M. 120.

Berichten uit de Kolonie.

Koninklijke Gift.

Woensdagnamiddag mocht de Gouverneur een kabelgram ontvangen van Harer Majesteits Secretaris met de mededeeling, dat de Koningin f 1000 schonk tot leniging van de armoede op Bonaire.

De goede God vergelde Harer Majesteit duizendvoud! Dankbaar is Bonaire en zeer zeker de geheele Kolonie Curaçao voor dit nieuw bewijs van oprechte deelneming onzer geliefde Vorstin.

Onder ORANJE is het goed leven, dat hebben de armen en rampspoedigen in Nederland en Koloniën herhaaldelijk ondervonden.

Leve de Koningin!

Wat den benoodigden tijd betreft, eischten de oudere vriesschachten gemiddeld 6.8 dagen per loopenden meter (alles inbegrepen) maximum 37.5 dagen (schacht Housson, België), minimum 3.9 dagen (Mine d'Anzin Frankrijk)—; een nog nimmer zelfs benaderd record werd tot dusverre geslagen door de vriesschacht 1, in eigen beheer door de Directie onzer Staatsmijnen voor de mijn Emma te Hoensbroek uitgevoerd, nl. 2.34 dagen per M. of een maandelijksch resultaat van gemiddeld 12.79 M.

Een grens voor de toepassing der methode stelt de moeilijkheid de boorgaten voldoende verticaal te houden, zoodat de vriesbuizen cylinder voldoende gesloten blijft, een bezwaar, dat echter kan worden ondervangen door de schacht in meerdere etages uit te voeren (men offireert tegenwoordig schachten tot 400 M. diepte in één enkele étage.) Een verdere grens is de moeilijkheid gietijzeren cuvelages van voldoenden diameter uit te voeren, die tegen een waterdruk van meer dan 50 Atm. bestand zijn. Het is zeer moeilijk betrouwbare gietstukken te maken, waarbij de wanddikte grooter dan 100 mM. is. Intusschen is ook deze moeilijkheid te overwinnen en werden reeds speciale cuvelages geprojecteerd, van in elkaar gelegde ringen met tusschenvulling van beton, of met verschillende naast elkaar en in beton gestelde cuvelagekokers van geringen diameter, voor elke lift-afdeeling afzonderlijk, met nog kleinere nevenkokers voor de ladder- en pompenafdeelingen in dit laatste geval behoeft de lichte wijdte van elken koker niet grooter te worden dan 2-50 M. en wordt de wanddikte der cuvelage dus naar verhouding geringer. Het lijdt dan ook niet den minsten twijfel of deze laatste moeilijkheden worden nog overwonnen en men kan reeds gerustelijk verzekeren, dat de schachtbouw-techniek voor geen diepte meer terugschrikt, mits het gebergte bevriesbaar is, dus geen te zout grondwater bevat.

Dit laatste komt echter zelden met een gevaarlijk zoutgehalte in losse tertiaire gronden voor; doch meer in harde steengronden van de Trias of Zechsteinformatie, soms in het krijt. Hier heeft men dan steeds, als de diepte niet te groot is, de afboormethode ter beschikking.

Voor watervoerende vaste steengronden op een diepte, die te groot is voor afboren, of waar bevriezen door de diepte of het zoutgehalte onraadzaam is, begint men in den laatsten tijd de versteeningsmethode toe te passen, bestaande in het inspuiten onder hoogen druk van een dunnen cementpap door boorgaten. In sterk met watervoerende spleten doorregen gesteente of poreuze tufachtige steengronden, heeft men hiermede reeds op diepten van circa 700 M. zeer goede resultaten bereikt, voornamelijk in het meestal waterrijke en verzoute „Plattendolomiet" der Zechstein van Thüringen. In losse zanden kan deze methode niet toegepast worden, daar de cementpap niet voldoende ver in het zand indringt, doch door het laatste gefiltreerd wordt.

Merkwaardig ook achten wij het slotwoord, door den schrijver zelven bedoeld als ernstige waarschuwing.

Nederland staat op het punt een mijnbouwland te worden en wel met een mijnindustrie, die noodzakelijk — ingevolge den aard onzer kolenafzettingen — geheel de modernste ontwikkeling moet volgen van den mijnbouw in Westfalen. Het is hetzelfde kolenveld, slechts door een politieke grens van dat onzer buren gescheiden. Naar het westen zetten zich deze velden, nog steeds geheel gelijksoortig, voort in de Belgische Kempen. De lezer raadplege hierover mijn studie over de resultaten van de Rijksopsporing van Delfstoffen in de eerste aflevering van de Geologische Serie van dit Genootschap.

Ik vlei mij met de hoop, in de voorafgegane bladzijden het besef verwezenlijkt te hebben, dat slechts een breed opgezette groot industrie onze kolenvelden tot volle ontwikkeling zal kunnen brengen. Vergeleken met hetgeen men thans reeds in Westfalen aandurft, is de diepte onzer Peelvelden en nog minder van die in noordelijk Zuid-Limburg eenig beletsel. Niettemin blijven het toch diepe mijnen, slechts geschikt voor een modern grootbedrijf. Wanneer de hier te vestigen mijnbouw niet aanstonds breed wordt opgezet, volgens dezelfde leidende gedachten, als reeds thans in hetzelfde kolenveld aan gene zijde onzer grenzen worden verwezenlijkt, is hij onherroepelijk veroordeeld tot een kwijnend bestaan, dat slechts kan eindigen in een kostbare hervorming of (waarschijnlijker) in opgeslokt worden door het buitenlandsche groot kapitaal.

Dit alles geldt evenzeer voor onzen Staatsmijnbouw als voor de particuliere ondernemingen. Wil de Staatsmijnbouw aan de verwachtingen blijven voldoen en vooral het economisch effect hebben, waarvoor hij werd begonnen, en wil onze particuliere mijnbouw in de toekomst nationaal blijven, dan moeten het grootbedrijven zijn van de modernste soort.

Men stelle zich slechts voor oogen hoe het met onze economische onafhankelijkheid zou gesteld zijn, wanneer onze kolenmijnbouw werd gedreven door buitenlandsche reuzenondernemingen, gelijk wij die thans over de grenzen zien bestaan en die nog steeds groeien. Ten dezen zij dit geschrift niet slechts een wetenschappelijke studie, maar tegelijkertijd een ernstige waarschuwing. Zonder naderen uitleg moge men mij begrijpen! Om de grootindustrie draait de internationale politiek.

Inspectie.

In gezelschap van den Procureur-generaal en zijn Militairen Adjudant bracht de HEG. Heer Gouverneur gisteren een bezoek aan de Benedendistricten.

Struisvogelpark.

Gisterenmorgen werd de zaak beklonken. De plantage *Choloma* is gekocht en het „Struisvogelpark Albertina" is opgericht.

In het laatst van Augustus of September kunnen we de eerste struisen reeds verwachten.

Bravo!

De mailbooten.

De *Zulia* heeft op reis naar New-York een defect aan de schroef gekregen, is eerst 8 Juli daar aangekomen en zal 13 in plaats van 10 Juli vandaar weer vertrekken om 23 in plaats van 20 Juli hier aan te komen.

De „Merida"

gaat in reparatie op de werven der Curaçaosche Handel-Maatschappij alhier. De *Alabama* arriveert heden om de Merida te vervangen.

Slecht stroo.

Een ieder weet, dat er zeer veel slecht stroo wordt aangevoerd.

Maar niemand weet, waartoe hij dat overblijvende slechte stroo zal gebruiken, als het niet meer dient voor de hoeden.

Kan er geen aanvullingsindustrie worden ingevoerd om niet zooveel duur stroo verloren te laten gaan?

Iedere industrie, welke goed ontwikkeld is, gebruikt al hare grondstoffen tot een of ander doel, en laat niets, waarvoor geld betaald is, nutteloos verloren gaan.

Kan er met dat slechte stroo niet iets gevlochten worden, wat toch geverfd wordt?

Wie schaft hier raad?

In Maracaibo vlecht men allerlei soort snuisterijen, waarom kan dat hier ook niet?

't Gaat beginnen.

In het Waaigat, nabij de brug Gouverneur v. d. Brandhof, kan men een mooien lichter zien liggen, met overdekte ruimten, deels met planken, deels met zeildoek. Voorop staat een ijzeren kraan.

Deze lichter moet dienst doen bij de werkzaamheden tot verbetering onzer haven. Vrijdag is ook de springstof met de *Schwarzwald* aangevoerd en in het kruithuis opgeborgen.

Zaterdag a. s. eindelijk komen ook de mannetjes met de *Oranje Nassau*.

't Gaat beginnen. Hoezee!

Regen.

't Is wederom de vermelding wel waard, als een belangrijk feit, dat het Dinsdag 3 uur achtereen heeft geregend; in de stad nogal zacht, maar buiten wat harder.

En er wordt nog meer verwacht.

Op Rincon bedroeg de regenval 20 mM.

Emigratie.

Weer zijn er een 33 man naar Sta. Martha gaan werken.

Scheepsbouw.

Er worden op 't oogenblik 4 schoeners te gelijk aangebouwd, een ervan zal 150 ton meten.

De tram.

Met genoegen hebben wij opgemerkt, dat de Curaçaosche tram reeds gedurende eenige weken op 't heele en halve uur van de Emma-brug vertrekt, op de kwarturen van Scharloo.

Dat de voortvarende Directie hieraan nu de hand houde. Een publiek vervoermiddel moet geregeld op vaste tijden vertrekken, dan kan men er op rekenen en zal men ook nog meer gebruik daarvan kunnen maken. Geregelde vertrekuren zijn in het belang van het Publiek en van de Directie.

De stoomwals

stond hedenmorgen onder stoom om zijn wals rond het Schottegat te beginnen. Het huisje is verplaatst naar het Wilhelminaplein. Alles wijst er op, dat men nu spoedig met de macadamiseering der straten van Pietermaai zal beginnen.

Consul te Panamá.

De Consul te *Panama*, de Heer A. Jeserun Jr., heeft met ingang van 1 Juni een verlof bekomen van zes maanden; na aankomst te Bordeaux is Z.Ed. aldaar overleden De waarneming geschiedt door den heer DAVID M. SASSO, Vice-Consul.

Jamaica-Canada-lijn.

Blijkens bericht van den Amerikaanschen Consul te Port Antonio is door de regeering van Jamaica toestemming verleend tot het onderhouden van eene wekelijksche stoomvaartverbinding tusschen Jamaica en Canada. De concessie is verleend voor den duur van 10 jaren met een jaarlijksch subsidie van $ 100.000.

Volgens te Kingston verschijnende couranten, zal deze lijn samenwerken met de Canadian Pacific Railway en zullen hare schepen gedurende de wintermaanden Boston aandoen. De stoomschepen zullen ± 7.000 tonnen meten en ingericht zijn op het vervoer van 70.000 trossen bananen per reis.

Garnizoen.

Bij K. B. is de termijn gedurende welken de militaire apotheker der 1e klasse kapitein titulair van de landmacht in West-Indië Th. J. C. BUYS wegens ziekte op non-activiteit werd gesteld, met vergunning die non-activiteit hier te lande door te brengen, om gelijke reden met zes maanden verlengd.

***

De 1e luit. der inf. O.-I. leger H. W. L. van Meeuwen, die voor 3 jaren wordt gedetacheerd bij de landmacht in West-Indië, zal 21 Juni met het stoomschip Oranje Nassau zijn bestemming naar Curaçao volgen.

***

Bij het detachement suppletietroepen van de koloniale reserve te Nijmegen, dat 21 dezer met het stoomschip „Oranje-Nassau" naar West-Indië wordt uitgezonden, zullen mede vertrekken naar Curaçao 1 sergeant, 2 korporaals en 2 soldaten van het regiment genietroepen te Utrecht, ten einde aldaar, ter verbetering van de St. Annabaai, door het verbrijzelen van koraalrotsen onder water, door middel van springstoffen, werkzaamheden te verrichten Na afloop daarvan keeren die militairen weder naar Nederland terug.

Eee goede maatregel.

Het terrein, aankomende den heer J. R. WELHOUS en gelegen tusschen de grondeigendommen van wijlen den heer P. H. MAAL en van den heer EDWIN SENIOR, is door het Bestuur der kolonie aangekocht met het doel, om er een openbaren weg aan te leggen, die aan de bewoners dier plaats, alsmede aan die van *Monteverde* het middel verschaft, om met de zee gemeenschap te hebben.

El Imparcial teekent het volgende bij dit bericht aan: „Lofwaardig is dit besluit van het bestuur ten gunste van de openbare gezondheid."

De Vrijmoedige.

Dankbetuiging.

In dank ontvingen wij nieuwe tijdtafels van de „K.W.I.M." en „H. A. Line."

Aan de Heeren Agenten H. P. DE VRIES en EDWIN SENIOR onzen hartelijken dank.

Marktbericht van den Curacaoschen Handelsbond.

Van 5 Juli 1912.

AARDNOTEN (Pindas) per KG	0 22
ZOUT per vat van 180 K.G.	f 0 80
DIVIDIVI per K.G.	„ 0 05
ORANJESCHILLEN per KG. 1st kw.	„ 0 70
id. per KG. 2e kw.	„ 0.60
HUIDEN per K.G.	„ 0.60
GEITENVELLEN per K.G.	„ 1.20
WOL per K.G.	„ 0,12
SCHAPENVELLEN per stuk	„ 0.50
BEENDEREN per K.G.	„ 0.02
RECINUS-ZAAD per K.G.	„ 0.05
STROOHOEDEN (hipijapa):	
Kwaliteit No. 1 ....per dozijn	„ 3.75
„ „ 1 (gebleekt) „ „	„ 3.87½
„ „ 2 „ „	„ 5.—
„ „ 3 „ „	„ —
„ „ 3 „ „	„ —
„ „ 4 „ „	„ 7.—
„ „ 5 „ „ (OLA)	„ — —
„ „ 6 „ „	„ 9—
„ „ 7 „ „	„ 9—
„ „ 8 „ „ (OLA)	„ —
„ „ 9 „ „	„ 12.50
„ „ 10 „ „ (OLA)	„
„ „ 11 „ „	„ 15
„ „ 12 „ „ (OLA)	„
„ „ 13 „ „	„
„ „ 14 „ „ (OLA)	„
„ „ 15 „ „	„ 18

Wij vestigen de aandacht op de aanmerkelijk verhoogde prijzen der fijnere en fijnste soorten. Naar wij vernamen, is er een zeer groote vraag naar deze hoeden.

Uitstekend, hoe meer, hoe liever, vooral van de duurdere.

Officieele berichten.

Blijkens ontvangen kennisgeving van Zijne Excellentie den Minister van Koloniën is aan den onderwijzer 1ste. klasse H. J. NIJMAN en aan dien der 2de klasse M. A. SCHOTMAN, beiden thans met verlof in Nederland, tot verder herstel van gezondheid, zes maanden verlofsverlenging verleend.

De kweekeling bij het openbaar onderwijs op Aruba J. K. Z. LAMPE is benoemd tot onderwijzer 4de klasse bij het openbaar onderwijs in de kolonie Curaçao en werkzaam gesteld aan de openbare school op Aruba.

Het door den Gezaghebber van Bonaire aan den veldwachter ADRIANUS MARTINUS, tot herstel van gezondheid, verlof verleend van eene maand is door den Gouverneur goedgekeurd.

Aan de kweekelinge bij het openbaar onderwijs op Aruba, Mej. S. C. EMAN is tot verder herstel van gezondheid, eene maand verlofsverlenging verleend.

De onderwijzer H. J. VOOREN is tijdelijk belast met de werkzaamheden van Conservator van de permanente tentoonstelling, tevens Koloniaal- en schoolmuseum alhier.

Van den Nederlandschen Vice-Consul te Colon is bericht ontvangen, dat aldaar op den 16den Juni ll. in het Colon-Hospitaal overleden is ABEL LIVINGSTON, geboren op Saba en oud 19 jaren.

Bij Koninklijk besluit van 12 Juni 1912 No. 50 is de termijn, gedurende welken de militaire apotheker der 1ste klasse titulair van de landmacht in West-Indie, Th. J. C. BUYS wegens ziekte op non-activiteit werd gesteld, met vergunning om die non-activiteit in Nederland door te brengen, verlengd met zes maanden.

Ratten en Muizen.

Gedurende de laatste 8 dagen werden in het fiscalaat aangebracht en door middel van petroleum verdelgd

83 ratten
50 muizen.

Muziekuitvoering.

te geven door de Militaire Kapel

Zondagavond om 7.30 OVERZIJDE.

PROGRAMMA.

1. Hurah, die unsern. Marsch (1e uitv.) Kadletz
2. Cavalerie legere Ouverture Suppe
3. Wer kann darfur? Walzer Gilbert
4. Fantaisie sur giroflè-giroflà (1e uitv.) Lecocq
5. Für den czar, fur's Vaterland Marsch 1e uitv. Kadletz
6. Happy Days in Dixie, American fantaisie Bidgood
7. O sole mio Romanza E di Capua
8. Ten piedad Danza J. Campos

Berichten uit Suriname.

Geslaagd.

Heden 16 Juni is het telegrafisch bericht ontvangen dat onze landgenoot L. G. Bergen, Gouvernements geneesheer te Bonaire, te Utrecht geslaag is voor het arts-examen.

Opname Suriname-rivier.

Eenige officieren van Hr. Ms. Zeeland zijn bezig met opname te doen van de Surinamerivier.

Gevechtsoefening.

Morgen, 27 Juni, wordt eene gevechtsoefening gehouden door het Garnizoen in vereeniging met de Landingsdivisie van Hr. Ms. Zeeland in de buurt van pl. Geyersvlijt.

De Surinamer.

Mr. C. van Vollenhoven.

In ons vorig nummer meldden wij als zoude bovengenoemde Hoogleeraar speciaal met eene opdracht hier te lande komen. Uit goede bron vernamen wij dit, doch van gezaghebbende zijde vernemen wij nu, dat hiervan bij het Bestuur alsnog niets bekend is. Mochten dergelijke plannen al in het Moederland bestaan, dan hangen zij hier nog in de lucht.

De Surinamer.

INGEZONDEN MEDEDEELINGEN.

Een goed ding.

Elders in ons blad publiceeren wij een advertentie van een toestelletje, dat „De Breimachine" genoemd wordt en ongetwijfeld van groot nut is

Met dit toestel, dat wij sterk aanbevelen kan zelfs een kind omgaan, waardoor het vlug en netjes een paar kousen of een of ander stuk ondergoed kan breien of verstellen, al zijn ze in nog zoo'n slechten staat.

Niemand kan het nut ontkennen, dat dit toestel brengt in elk huisgezin, of in de woning van particulieren. Het is voldoende om slechts een oogenblikje het machinetje in werking te brengen, en wat niet meer te verstellen scheen wordt als nieuw gebreid.

De Breimachine, welke snel al de markten veroverd heeft, kan als onontbeerlijk beschouwd worden in ieder huisgezin, om een groote hulp te zijn voor een zorgzame en zuinige huismoeder.

De Maatschappij **Patent Magic Weaver**, Paseo de Gracia, 97, — Barcelona, Spanje, verzendt de Breimachine vrij van verdere kosten tegen den geringen prijs van twee dollar.

Denk goed aan de voordeelen, welke dit toestel u verschaffen kan en als gij schrijft aan bovengenoemde firma om een breimachine, zet er dan bij dat ge het advertentie gelezen hebt in de

„AMIGOE DI CURAÇAO".

Buitenland.

DUITSCHLAND.

Een record van de Zeppelin III.

Het 12de Zeppelin-luchtschip, dat onder den naam van Z. III. door Duitschland voor het leger als militaire luchtkruiser zal worden overgenomen, heeft in het begin der vorige maand een record-tocht gemaakt. Vrijdags avonds ten 11.15 uur verliet de ballon de loods te Friedrichshafen, en kwam Zondagmorgen ten 9,25 uur te Hamburg aan. De afstand tusschen deze twee plaatsen bedraagt 700 K.M., de eigenlijke luchtvaart heeft maar 10 uur geduurd.

Als men hierbij bedenkt dat de afstand tusschen Friedrichshafen en Hamburg even groot is als tusschen Hamburg-Londen, Metz-Bordeaux en Memel-Petersburg, en dat bij de aankomst te Hamburg de voorraad aan olie en benzine nog een verderen tocht van 5 uur had mogelijk gemaakt, dan eerst kan men begrijpen, welk een geweldige prestatie voor den verkenningsdienst met zulk een Zeppelin in tijd van oorlog te bereiken is. Met gemak kan het dus van uit Hamburg, of Metz, Straatsburg, Keulen, Köningsberg, of Thorn, over geheel Frankrijk, of het Kanaal, of een deel van Rusland vliegen, daarbij, buiten het bereik van het geschut, een hoogte van 1200M bereiken en zich op diezelfde hoogte blijven bewegen.

Op die wijze kan een Zeppelin terstond na het uitbreken van een oorlog over een uitgestrekten afstand de vijandelijke troepenbeweging verkennen, maar zij kan zelfs tot op den Noordzee, in het Kanaal en tot in Engeland gaan.

De vooruitgang van de Marconi-telegraaf maakt het mogelijk de resultaten van dat onderzoek nog gedurende den tocht over te seinen zoodat het niet eens noodig is den tocht te onderbreken. Behalve zijn bemanning kan een Zeppelin voor zulk een langdurige vaart de noodige voorraad aan benzine en olie, ballast en het Marconi-toestel, maar daarbij nog 1000 K.G. amunitie meenemen, om op zijn verkenningstocht door het neerwerpen van bommen aanvallenderwijze op te treden.

Zooveel staat reeds vast, dat de beteekenis van een Zeppelin voor leger en vloot in tijd van oorlog niet te onderschatten is, en dat bij de naburige mogendheden dit succès niet weinig vrees en onsteltenis te weeg brengt.

Het bezit van zulk een vloot van Zeppelin-luchtschepen verzekert aan Duitschland een geweldigen voorsprong op de naburige staten. Duitschland mag met recht trotsch zijn op de resultaten verkregen, dank zij den onvermoeiden arbeid van graaf Zeppelin.

ITALIE.

Van officieele zijde zijn de uitgaven gepubliceerd van het transport der Italiaansche troepen van Napels naar Tripoli. Van het begin van den oorlog, d. i. van den 6 October 1911 tot 1 Januari van dit jaar bedroegen de uitgaven alléén van het transport der troepen 13½ millioen lire. In het geheel waren daarvoor noodig 152 stoomschepen die 55 transporten overbrachten.

De uitgaven voor levensmiddelen en verdere benoodigdheden voor de troepen in dezelfde tijdruimte steeg tot 80 millioen lire. Daar Tripolis absoluut niets voor de voeding der troepen oplevert, moest letterlijk alles uit Italie worden aangevoerd.

De voornaamste posten van deze rekening bestonden uit 12.000 ossen tot een totaal gewicht van 42.000 centenaars, 60.600 centenaars meel, 43 0000 centenaars hooi, 7000 ton drinkwater, 30.000 centenaars beschuit en conserven, en 16.000 H.L. wijn. Daarenboven nog koffie, drank, suiker enz.

Uit deze officieele berichten blijkt dat 101.389 man troepen, waaronder 4000 officieren naar Tripoli gezonden zijn, daarbij nog dient gevoegd: 15.000 paarden en lastdieren, zoo krijgshonden, 400 stuks geschut, 2 bestuurbare ballons, 14 vliegmachines en één kabelballon, behalve nog een groote hoeveelheid barakken, materiaal voor de verschansingen, prikkeldraad enz. enz.

Italie heeft daarmede bewezen, dat hun de veldtocht naar Tripoli dagelijks 1½ millioen lire kost, wat evenwel zeker veel te weinig berekend is. Uit de opgegeven cijfers blijkt toch, dat de voeding en dergelijke uitgaven voor het leger in Tripoli reeds één millioen lire per dag kost. Hierbij zijn nog niet gerekend, de kosten van mobiliseering het gebruik aan amunitie, het hoogere soldij van den gezondheidsdienst, van noodige vervanging van materiaal. Het zou wel interessant zijn te weten, hoeveel amunitie door de italiaansche troepen er is verbruikt, vooral als men weet, dat één enkel schot uit een stuk veldgeschut ongeveer 30 tot 40 gld. kost. Voeg hier nog bij de mobiliseering en het optreden van de marine Hier heeft men natuurlijk ook weer te rekenen met dezelfde onkosten als voor het leger, zooals voeding, soldij enz. en dan nog 't ontzaggelijk verbruik aan steenkolen. Ook de uitgaven van de amunitie bij de marine is een uitgave van beteekenis, want een enkel schot uit een marinekanon van 30.5cM. kost ongeveer 3500 gld, uit een 20cM. kanon ruim 600 gld. Hieruit volgt dus zonneklaar, dat Italië elken dag veel meer dan 1½ millioen lire voor den oorlog besteedt. Zeker zal 2 tot 2¼ millioen een veel juistere schatting zijn.

FRANKRIJK.

Het tabaksmonopolie van Frankrijk leverde over het jaar 1910 aan inkomsten bijna 500 millioen francs op, dat is bijna 11 millioen meer dan het jaar te voren. De uit-

LA NUEVA
Enciclopedia
Internacional

Dice: "El Aceite de Hígado de Bacalao es uno de los agentes terapéuticos más valiosos; los beneficios que con él se obtienen en las enfermedades que causan pérdida de carnes no pueden ser superados. Se dá en la Tuberculosis, Raquitismo, Anemia, Bronquitis, Debilidad General y Affecciones de los Nervios."

LA EMULSION DE SCOTT



contiene el mejor y más puro Aceite de Hígado de Bacalao de Noruega, y lo administra en la forma más digerible y asimilable para todos los estómagos. *No contiene alcohol ó substancia dañina alguna.*

EXIJASE
LA LEGITIMA

27

gaven bedroegen slechts ruim 92 millioen francs, zoodat dit monopolie aan de Regeering de ontzaggelijke winst van ruim 407 millioen frs. opleverde.

ENGELAND.

Weer een groote staking

is dan te Londen uitgebroken. De reeders hebben de voorstellen der regeering verworpen en het nationale uitvoerend comité van den transportarbeidersbond heeft naar alle centra een aansporing geseind om onmiddellijk de algemeene staking te beginnen.

Het Kabinet heeft onmiddelijk een buitengewone vergadering belegd ter bespreking van den toestand.

De instemming met deze staking is onder de betrokken arbeiders lang niet algemeen, doch ook al legt slechts een gedeelte het werk neer, wordt toch de geregelde handel totaal verstoord en groote schade aangericht.

Het stakingscomité heeft in een manifest om steun verzocht voor de vrouwen en kinderen van de stakers.

Voorts heeft het comité de stakers gewaarschuwd tegen ongegronde geruchten ouer een spoedig einde van de staking.

Het verbond van reeders en andere patroonsvereenigingen hebben moties van protest aangenomen tegen de weigering van Mc. Kenna om de onderkruipers te beschermen. Wij beschouwen, zeggen zij, deze weigering als een ambtelijke aanmoediging van den inbreuk, dien de stakers op de rechten van de burgers maken.

De *Times* wijst op een verandering die er gekomen is in de taktiek der arbeiders-organisaties, bij het doorvoeren van hun eischen.

De vakvereenigingen hadden vroeger een zeer doeltreffend middel om slechte patroons te dwingen. Zij weigerden te werken voor zulke werkgevers, tot deze hetzelfde deden als de goede patroons. Het is jammer, meent het blad, dat deze betrekkelijk zoo eenvoudige methode is opgegeven. Onder den invloed van personen, die meer geven om politieke theorieën, dan op de wezenlijke belangen van de arbeiders, hebben de vereenigingen opgehouden een onderscheid te maken tusschen slechte en goede patroons. Wanneer zij een grief hebben tegen een slechten patroon staken zij bij alle patroons in dat vak en het beginsel is thans zoo ver uitgestrekt, dat alle werkgevers in alle aanverwante vakken ook worden getroffen. Het is moeilijk voor iedere organisatie van patroons zooveel pressie uit te oefenen, op de werkgevers, die niet de gebruikelijke loonen betalen en de gewone voorwaarden in acht nemen, als vakvereenigingen kunnen oefenen, wanneer zij onderscheiden tusschen de eene categorie werkgevers en de andere. Eveneens is 't gemakkelijker voor de patroons de slechte arbeiders te straffen, door de beste te kiezen, wanneer er geen arbeid is voor allen, dan voor de vakvereeniging, alle onwaardige leden te beheerschen.

De opmerkingen van het blad zijn der overweging waard, ook buiten Engeland.

De Amerikanen

zijn niet te spreken over de poging van Japan om in Magdalenabaai een kolenstation voor de vloot te stichten en daar dan een Japansche kolonie te vestigen. Zij beschouwen dat als een ongepast indringen van de gele vijandjes in hun werelddeel. De Japanners verzekeren, dat ze zeer vreedzame bedoelingen hebben, doch in de Ver. Staten vreest men, dat die kolonie slechts een doorgangsstation zal wezen om nog meer dan nu reeds het geval is de Westkust van Amerika met Japanners te overstroomen.

Met groote belangstelling wordt daar natuurlijk ook de reis gevolgd van den Japanschen ex-premier Katsoera, die Europa en de Ver. Staten wil bezoeken.

Met de ietwat grove diplomatie, den Japanners eigen, wordt wel verklaard, dat het slechts een particulier uitstapje geldt, doch dit gelooft natuurlijk niemand en in Japan doet ook niemand alsof hij het gelooft.

De *Asahi Sjimboen* windt er geen doekjes om, maar zegt openlijk, dat het doel van Katsoera's reis is de regeling der diplomatieke betrekkingen met Rusland.

Men denke er aan, schrijft het blad, dat prins Katsoera de leider van de buitenlandsche staatkunde in Japan is, welke op het verbond met Groot-Britanie berust. Deze richting is niet meer in overeenstemming met de behoeften der beide mogendheden en het is daarom twijfelachtig, of Japan langs dien weg het doel van zijn staatkunde zal bereiken. Zelfs Katsoera kon zijn oude geestdrift voor het verbond niet langer levend houden. Daarom is er reden aan te nemen, dat het eigenlijke doel van de reis te St. Petersburg moet worden gezocht.

Men heeft in Japan reeds lang ingezien dat bij een conflict met Amerika, dat bondgenootschap met Engeland niet veel baten zou: geen Engelschman denkt er aan, de vreemde Oosterlingen tegen de stam- en taalverwante Amerikanen te gaan helpen. De onnatuurlijke alliantie zal evenals alles wat kunstmatig is, dan ook wel spoedig verdwijnen.

De Amerikaansche vrouwen stellen gelijk men weet, er een hooge eer in, zooveel mogelijk als mannen en dan nog wel als ruwe, harde mannen zich voor te doen. Zoo trokken de vorige week te Brooklyn ten gevolge van het stijgen der vleeschprijzen een duizendtal huisvrouwen naar de hallen, waar zij den slagers den eisch stelden, het vleesch tegen de oude prijzen te verkoopen. In allerijl trachtten de slagers, voor de dreigende houding der verontwaardigde huismoeders bevreesd, hun verkooplokalen te sluiten, maar tevergeefs, de vrouwen hadden bijlen meegenomen, waarmee ze de deuren insloegen. De slagers en hun knechts moesten de vlucht nemen en gedurende eenige uren waren de vrouwen geheel meester in de hallen, waar ze het vleesch met petroleum begoten en onbruikbaar maakten, de ijskasten vernielden en meer van zulke baldadigheden pleegden. De politie kwam ten slotte tusschenbeiden, maar toen was er al belangrijke schade aangericht.

De Amerikaansche suffragettes trachten een nieuwe organisatie te vormen, de „Dochters der vrijheid", welke zich speciaal ten doel zal stellen Engeland te straffen voor de veroordeeling van mr. Pankhurst en andere leiders der suffragettebeweging. De Amerikaansche vrouwen, zoo zeggen de stichtsters der nieuwe organisatie, zullen partij kiezen voor de Engelsche suffragettes, die lijden tengevolge van den strijd, dien zij zijn begonnen en zij moeten dit doen door een boycot van Engelsche waren, door te weigeren inkoopen te doen in Engeland en liefst ook door in het geheel geen bezoeken meer aan Engeland te brengen. „Frankrijk zal wat blij zijn, als de Amerikanen daar komen, in plaats van naar Londen te gaan".

Juist vandaag lezen we de volgende hierbij zéér passende schets:

De minister zat rustig te schrijven, toen plotseling de deur openging en de hoofdbode verscheen bleek en ontdaan, stotterend:

„Excellentie......"

„Wat is er aan de hand?" vroeg de minister flegmatisch.

„De suffragettes......ze zijn gek...... allen rennen door elkaar...... ze breken alles af...... ze willen......"

„Wat?"

„Reclameeren...... protesteeren...... vernielen......"

„Wat willen zij?" herhaalde de minister streng.

„Zij willen u spreken."

„Zijn er veel?"

„Wel ver over de honderd......"

De minister dacht een oogenblik na en zeide op rustigen toon:

„Goed, zeg ze, dat ze geen lawaai maken, want dat ik ze niet allen kan ontvangen Ze moeten een commissie benoemen, bestaande uit de drie oudsten, en die kunnen binnen komen."

De portier vertrok en de minister vatte zijn arbeid weder op, geheel gerust gesteld, alsof hem de storm, die in het aangrenzend vertrek woedde, niets aanging.

Kreten, verwenschingen, vertoornde stemmen......en langzamerhand dreef de bui over. Een kwartier later heerschte er volkomen stilte in het ministerie. De minister schelde, en dezelfde boden verscheen, nog eenigszins bleek om zijn neus.

„En de commissie?"

„Welke commissie, Excellentie?"

„Die der suffragettes natuurlijk."

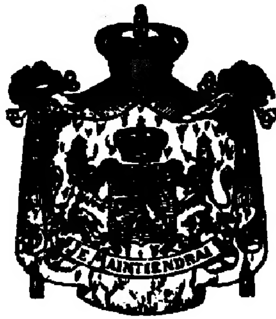
„Excellentie, er is geen commissie."

Op Cuba schijnt de strijd nu te ontaarden in een conflict tusschen de blanken en de zwarten. De laatsten zijn opgestaan en willen een negerrepubliek maken van het eiland, waarop de blanken plan schijnen te hebben gemaakt, de negers min of meer uit de roeien. Zondag zou een aanval plaats hebben, doch die werd gelukkig door hevige stortregens verhinderd. Het eind zal wel wezen, dat het Amerikaansche leger het eiland voor goed bezet.

Wat ook wel de bedoeling was.

Advertentien.

Photographische Inrichting.
Soublette et Fils,
HOFPHOTOGRAFEN
VAN



H. M. de Koningin der Nederlanden
BEKROOND
te Amsterdam 1888,
„ Antwerpen 1885,
„ Chicago 1893, en
„ Curaçao, Eerste Prijs Eeremedaille, 1904.
„ Brussel, 1910
Curaçao, Waterkant, Otrabanda.

IETS NIEUWS!
DE BREIMACHINE.

Met dit toestelletje kan zelfs een kind vlug en netjes

BREIEN en VERSTELLEN

kousen, sokken en alle soort breiwerk, van katoen, wol, garen of zijde.

Het mag in geen enkel huisgezin ontbreken.

Het gebruik is zeer eenvoudig en geeft verrassende resultaten.
Iedere breimachine wordt verzonden met volledige toelichting omtrent de wijze van werking.
Het wordt verstuurd zonder verdere onkosten na vooruitbetaling van

TWEE DOLLAR

in Amerikaansch goud, bankpapier of andere gangbare munt aan

Sociedad Patent Magic Weaver.
Paseo de Gracia, 97—Barcelona.—España.

14—1.

SE OFRECEN DE VENTA

las siguientes casas en Heeren-Straat

Nº 2, 4, 5, 6.

Ocúrrase al Señor JAMES ALVARES CORREA por informes.

Curaçao Junio 25 de 1912.

VOOR DE HUISMOEDERS

Wilt gij in uw huis ongelukken voorkomen, zoo raden wij U aan

GEBRUIKT ALTIJD
„LUZ DIAMANTE"
VAN
Longman Martinez.
NEW-YORK.

Dit is de eenige petrolie, welke gedurende de laatste 37 jaar geen enkele ramp veroorzaakt heeft. Geen gevaar voor ontploffing, geen rook, geen stank. Volkomen veilig.

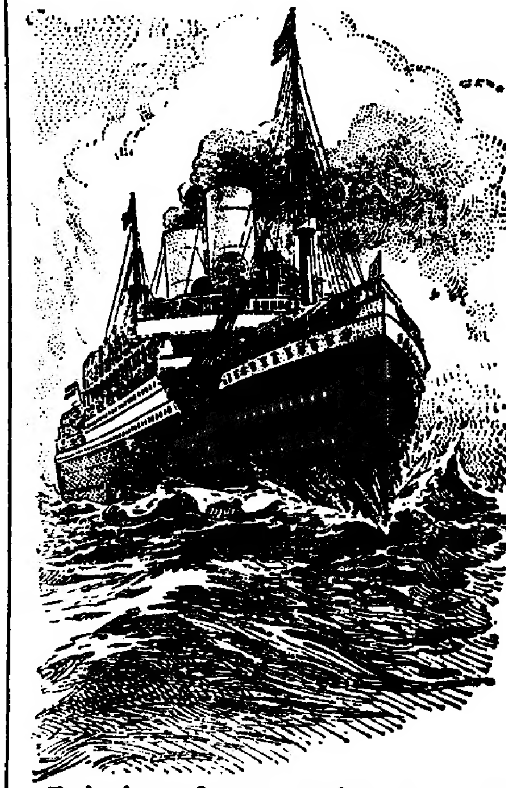
1 Te koop bij C. WINKEL EN ZONEN.



Hamburg-Amerika-Linie.
Gevestigd in 1847.

Geregelde Vracht- en Passagier-Dienst onderhouden door 58 verschillende Lijnen, met 350 Havens in alle Werelddeelen.

Dienst tusschen Europa-West-Indie-Venezuela-Colombia.



Lijn I. *Aankomst* te **Curaçao**: van Europa en tusschen havens, den 1sten van elke maand. *Vertrek* van **Curaçao**; naar Venezuela, Trinidad, St. Thomas Havre en Hamburg den 2|3 den

Lijn IV. *Aankomst* te Curaçao van Hamburg-Antwerpen en St. Thomas den 10 van elke maand. *Vertrek* van Curaçao naar Pto. Colombia, Cartagena Colon en Centraal America, den 10|11.

Lijn III. *Aankomst* te Curaçao van Haiti enz. den 15|16 van elke maand. *Vertrek* van Curaçao naar Venezuela, Trinidad, St. Thomas, Havre en Hamburg; den 17 van elke maand.

Passagiers-vervoer naar alle plaatsen, welke door bovengenoemde lijnen worden aangedaan.

Behalve de stoombooten van bovengenoemde lijnen, doen *eventuee* ook andere Passagierschepen der Maatschappij, deze haven aan, die over St. Thomas direct naar Europa varen, en de reis in ongeveer **15 dagen** volbrengen.

De Passagiers-schepen der Hamburg-Amerika-Lijn zijn alle voorzien van de noodige toepassingen voor de veiligheid en comfort der opvarenden.

Prijs der Passage naar Havre of Hamburg:
I Klas: *$ 110*; *III Klas*: *$ 50—A. G.*
Retour Biljetten: 10% afslag op de heen- en terugreis.

Voor verdere inlichtingen vervoege men zich tot

EDWARDS, HENRIQUEZ & Co.,

Agenten.

HAVEN-NIEUWS.
VAN 6 JUNI—20 JULI.

Schip	Kapitein	Aankomst	van	Vertrek	naar
Maracaibo	G W Goodman	6 Juli	New-York	6 Juli	Maracaibo
Prins Willem V	De Bruyn	7 „	Amsterdam	8 „	New-York
Merida	A Johanson	8 „	Maracaibo	8 „	La Guayra
Merida	„	10 „	La Guayra	11 „	Maracaibo
Maracaibo	G W Goodman	11 „	Maracaibo	11 „	New-York
Philadelphia	H Highborn	11 „	New-York	11 „	La Guayra
Pr. der Nederl.	J C Metus	14 „	New-York	15 „	Amsterdam
Alabama		14 „ ±	New-York	14 „ ±	Maracaibo
Philadelphia	H Highborn	16 „	La Guayra	17 „	New-York
Zulia	S S Morris	25 „	New-York	25 „	New-York
Alabama		22 „	Maracaibo	22 „	La Guayra
Oranje Nassau	G D Nieman	20 „	Amsterdam	21 „	New-York.
Sardinia	W Lerche	8 Juli	Pto. Colombia	10 Juli	Hamburg
Città di Torino	A Poggi	7 „	Colón	7 „	Genova
Schwarzwald	RRauschenplat	12 „	Hamburg	18 „	Pto Colombia
Alexandrian	Reid	14 „	Liverpool	14 „	Sta Marta
Montserrat	Garriga	16 „	Colón	16 „	Barcelona
Città di Milano	Ferraro	21 „	Génova	21 „	Colón

Schoeners.	Aankomst.	van	Schoeners.	Vertrek	naar
Coronia H	6 Juli	Bonaire	*Virginia H*	8 Julio	Vela de Coro
Marg. Sofia C	6 „	Rio Hacha	*Juan Luis H*	8 „	Aruba
Electra H	11 „	Maracaibo	*Olinda H*	9 „	Barahona
Virginia H	11 „	Vela de Coro	*Maria Sofia*	10 „	Sta Marta
Carlota H *	12 „	Pto Rico	*Refugio H*	9 „	Aruba
Olga Lucila C	13 „	Rio Hacha	*Viola I*	10 „	Barbados
J. Blackwood I	13 „	Barbados	*Coronia H*	10 „	Bonaire
			Sirena H	15 „	Maracaibo

De **MERIDA** blijft eenigen tijd buiten de vaart ter reparatie. De **ALABAMA** zal intusschen hare dienst waarnemen.
* Deze goelet is naar de Caracasbaai gezonden in quarantaine.

Drukker:
B. L. BOGAERS.